



SPLNĚNÍ jednoho snu

Díky plochému dnu je ponor velmi nízký. Kýl v přední části je pod vrstvou laminátu oplechován pro větší odolnost pro případné nárazy. Řízení volantem bylo vyřešeno přes soustavu kladek a lanovodu do zadní části na kormidlo. V takovém stavu člun sloužil pro vodní radovánky.

Další historie není známá až do roku 2012, kdy se člun objevil na inzertním webu k prodeji a tím bylo o jeho dalším osudu rozhodnuto. Již na první pohled bylo zřejmé, že je potřeba oprava. Původně jsem měl záměr opravit trup, trochu poladit motor a ještě rok brázdit vody. Zkušenost jsem neměl žádnou, proto jsem měl

V 70. letech lodním nadšencem vyrobený motorový člun původně dvoumístné konstrukce se zabudovaným motorem Wartburg sloužil jako sportovní kluzák. Dřevolaminátová konstrukce 4,5 metru dlouhého člunu získává na zajímavosti zejména díky zadní části, která se zužuje, a ve výšce vodorysky z trupu vystupují „křídélka“ pro lepší stabilitu.

KOBLIHA

takové naivní přesvědčení do okamžiku, kdy pomocí šroubováku došlo k testu pevnosti podezřelých míst na lodi. Míst, která drží jen díky vrstvičce laminátu, bylo tolik, že musela přijít na řadu hrubá technika a začalo páření skeletu. Většina horní paluby byla prohnítlá, stejně jako „křídélka“ na bocích lodě. Nakonec na zahradě ležel trup čehosi, co vzdáleně připomínalo loď, a nebylo vůbec jasné, zda se někdy dostane do vody.

Rekonstrukce začala novou výdřevou. Nastalo vyřezání další části paluby a zásadní rozhodnutí zapomenout na vnitřní pohon a nahradit



Popiska



Popiska



Popiska

ho závěsným pro možnost plavby ve čtyřech lidech. V tu dobu se zrodilo i jméno loď KOB-LIHA. Jednoduše to byl nápad dětí, nikdo ne-
tušil, jak rekonstrukce dopadne, jasno bylo
pouze v barvě a první, co padlo nahlas, i když
z legrace, bylo jméno KOB-LIHA.

Nastala chvíle, kdy byla radost tvořit, práce se
dřevem je příjemná v tom, jak roste dílo před
očima. Prostor mezi přední a zadní lavicí byl
rozdělen přepážkou a do ní integrovaná
skříňka, nad kterou je odkládací deska s otvory
na nápoje. Palubní deska je jednoduchá,
vzhledem k menším rozměrům bylo opuštěno
od veškerých budíků a indikátorů a vedle vo-
lantu se nachází pouze spínač na klakson
a osvětlení člunu. V přídi je vytvořen úložný
prostor, oddělený od posádky přepážkou pod
palubní deskou s dvířky. Další prostory jsou
pod sedadly a v zadní části společně s nádrží,
baterií a panelem s pojistkami pro rozvod elekt-
roinstalace 12 V. V přední a zadní části jsou
v podlaze servisní dvířka. Byl zachován systém
řízení pomocí lanovodu a instalovány páky
na plyn a řazení, tzv. dálkové ovládání, které je
integrováno do výdřevy. Aby mohl být použit
závěsný motor, musela původní překližková
zadní část ustoupit mnohem masivnějšímu
a pevnému zrcadlu. Poté došlo na výrobu
krytu úložného prostoru v zadní části a nastal
čas laminování, tmelení a broušení, nekonečná
záležitost, která snad nemůže bavit nikoho.

Po tomto nekonečném maratónu následovalo
obložení vnitřních boků člunu dřevem, pou-
žitě palubky, aby správně kopírovaly tvar trupu



MOTOROVÉ ČLUNY | REKONSTRUKCE



Popisek společný pro všechny fotky ???
?????????
????????????



zevnitř, byly nejdříve namočené a poté zatížené, aby se správně vytvarovaly. Následovala výroba lavic na sezení a čalounění, dále nátěry člunu zvenku dvousložkovou barvou Temadur ve třech vrstvách a následně instalace všech dřevěných částí několikrát mořených a lakovaných lodním lakem. To vše bylo v mezičase

vyplněno výrobou rádia ve stejném odstínu s čalouněním, elektroinstalací, osazením člunu nerezovým kováním a osvětlením. V této fázi se projevila nová nemoc – Koblihomanie – a každý, kdo loď viděl, hned pochopil. Z leštěného nerezového laserem vypálené nápisy jsou, dá se říci všudypřítomné – na přídi, bocích, dvíř-

kách skříňky, volantu i bocích čelního skla, které je mimochodem ze zadní části vozu Škoda 1000, jen osazené do hliníkového rámu. Aby to bylo dokonalé, tak i ručníky, polštářky, vložka, dokonce i kompas nese název KOBLIHA. Tato fáze byla už procházkou a zábavou, vše rostlo a dostávalo na rozměru. Veškeré nere-

zové a hliníkové doplňky na hnědém trupu doslova zářily. Čas první plavby se blížil. Nikdo netušil, jak se loď bude na vodě chovat. Proběhlo pár testů motoru ponořeného v sudu a 7. června 2014 nastal den pro ostrý test na vodě.

Na útulném soukromém rybníku Kuba u obce Třebovice byla KOBLIHA spuštěna na vodu a z původně plánovaného testu vznikla krásná atrakce pro všechny zúčastněné a celé slunečné odpoledne a nakonec celý víkend KOBLIHA sloužila jako výletní člun. Byl to krásný pohled po dvou letech sledovat, jak se pohupuje na hladině. Za to to stálo. Zájem a radost rodiny byla dokonalá záplata na nezdary, které rekonstrukce přinášela.

Nedlouho poté již KOBLIHA putovala na Baťův kanál, kde vzbuzovala a vlastně vzbuzuje stále velkou pozornost. Pro svůj netradiční vzhled vybočuje z průměru. Milé zjištění nastalo po upozornění zaměstnanců komor, že písmo použité na jméno lodi je v „Baťovském stylu“, KOBLIHA zapadla do nového prostředí dokonale.

Před sezonou 2015 proběhly další úpravy, a to instalace bimini a výměna dřevěného zadního krytu za čalouněné plato se sítkou, na kterém se dá pohodlně sedět i během plavby a případně i obsluhovat pohon a pod sítkou převážet cokoliv aniž by to spadlo do vody. Dále byl instalován elektro-pohon pro případ selhání spalovacího motoru. Plavba na elektro je velmi příjemná. Užívání si zvuků nerušených motorem je velmi uklidňující.

Jako u každé nové záliby ani u KOBLIHY nebyly první plavby beze škod. Než se člověk naučí manévrovat a odhadnout setrvačnost člunu, tak sem tam dojde k nárazu. Po první sezoně tedy přišla zase řada na laminování, broušení a nátěry poškozených míst. To je daň za učení se a hlavně dobrá škola. Dřevolaminátová konstrukce bude vždy problémová, dřevo pracuje a opravy budou muset nastat ať člověk chce, nebo ne. V tom jsou celolaminátové lodě výhodnější pro ty, co nemají čas a prostor na neustále opravy.

KOBLIHA není zdaleka dokonalá a udělali jsme při rekonstrukci spoustu chyb. Mnoho věcí a oprav se dalo řešit jinak a lépe. Vše plyne z neznalosti a to nese řadu problémů až po čase používání. Většina prací byla naší premiérou a jen díky internetu, diskuzím a odborným článkům se rekonstrukce podařila. Byly to dva roky práce, spousta hodin prosezených po večerech u časopisů a knih, studování, co a jak by mělo být správně... A KOBLIHA je na světě.

Takto vznikl a naplnil se jeden sen. I bez zkušeností, s notnou dávkou trpělivosti a hlavně chuti se dá splnit. Nyní již KOBLIHA plně slouží a dělá stále radost na Baťově kanále i na rybníku Kuba, kde začíná být naší tradicí zahájit letní sezonu. V současnosti se nám začíná naplňovat další ze snů a tím je dřevěná kajutová loď se jménem ANABELLA. Pokud se dílo podaří, rád se podělím o poznatky z rekonstrukce či zážitky z plavby.

Text a foto Luboš Dejdar
www.koblihateam.cz



Popiska